



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	13.05.2024		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*62	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 09.07.2024	TOP
Behandlung	öffentlich	GD 204/24	

Betreff:	Grunderneuerung und Umbau Linie 1 Haltestelle Blücherstraße und Kreuzung Wagner-/Elisabethenstraße - Projekt-und Baubeschluss -		
Anlagen:	Lageplan Haltestelle Blücherstraße	digital	Anlage 1
	Prinzipskizze Kreuzung Wagner-/Elisabethenstraße	digital	Anlage 2

Antrag:

1. Den Umbau der Haltestelle Blücherstraße inklusive Kreuzung Blücherstraße sowie der Kreuzung Wagner-/Elisabethenstraße wie dargestellt zu beschließen.
2. Die Erneuerung der Gleistrasse und das Konzept der Gleiseindeckung zur Kenntnis zu nehmen.
3. Das Konzept zur bauzeitlichen Abwicklung zur Kenntnis nehmen.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, KOST, OB, RPA, ZSD/HF	Eingang OB/G
	Versand an GR
	Niederschrift §
	Anlage Nr.

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	nein
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

1. Beschlusslage

1.1. Beschlüsse

- Gemeinderat am 24.04.2024, GD 139/24, Grunderneuerung und Umbau Linie 1 Teilprojekte Ehinger Tor und Wagnerstraße, Grundsatzbeschluss

1.2. Anträge

Unerledigte Anträge des Gemeinderats zu diesem Thema liegen nicht vor.

2. Kurzdarstellung

2.1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Mit der Aufnahme des Straßenbahnverkehrs in Ulm im Jahr 1897 wurde auch der erste Abschnitt der heutigen Linie 1 in Betrieb genommen. Seitdem hat sich die Straßenbahn erheblich weiterentwickelt. Die Straßenbahnlinie 1 ist zu einer der Hauptachsen im Ulmer Netz des öffentlichen Verkehrs geworden und transportiert rund ein Viertel der gesamten Fahrgäste der SWU-V. Da die Fahrzeuge sehr gut ausgelastet sind, ist eine Kapazitätserhöhung im Straßenbahnnetz vorgesehen.

Die Infrastruktur der Linie 1 ist im Bereich der Altstrecke (Söflingen bis Donaustadion) auf weiten Teilen am Ende ihrer technischen Lebensdauer angekommen bzw. muss dringend instandgesetzt werden, damit der heutige Zustand erhalten werden kann bzw. betriebliche Einschränkungen bei der Infrastruktur (wieder) zurückgenommen werden können sowie heutige Regelwerke und rechtliche Vorgaben erfüllt werden. Seit 2022 sind daher wesentliche Abschnitte erneuert worden.

Hinzu kommt, dass das Land Baden-Württemberg die Fahrgastzahlen bis 2030 (Bezugsjahr 2010) verdoppeln möchte. In Ulm würde dies eine Steigerung auf 60 Mio. Fahrgäste bedeuten. Die städtische Abteilung Mobilität und SWU-V gehen davon aus, dass durch örtliche Push- und Pull-Maßnahmen (z.B. erfolgte Erhöhung von Parkgebühren, Deutschland-Ticket, Ausbau des ÖPNV- und SPNV, Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, gemeinsamer Stadtverkehr Ulm/Neu-Ulm) die Fahrgastzahlen und damit auch die benötigten Kapazitäten steigen werden. Für das Straßenbahnnetz heißt dies, dass neben der Untersuchung von Netzerweiterungen insbesondere Bahnsteige verlängert und an relevanten Knoten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen.

2.2. Grunderneuerung und Umbau Linie 1

Für alle Maßnahmen der Grunderneuerung Linie 1 liegt ein Förderbescheid (i.H.v. 62,5 %) vor. Die in diverse Teilprojekte aufgesplitteten Maßnahmen sollten im Zeitraum 2022-2026 für ca. 15 Mio. Euro umgesetzt werden. Alle Baustellen konnten bisher wie geplant ausgeführt werden. Da inzwischen nicht mehr vorgesehen ist, die Umsteigehaltestelle "Ehinger Tor" lediglich zu sanieren (und damit in einem gesonderten Projekt zu bearbeiten) und die Erneuerung der Gleisquerung im Bismarckring aufgrund Dringlichkeit auf Sommer 2024 vorgezogen werden muss, wird nach heutigem Stand die Grunderneuerung bereits Ende 2025 abgeschlossen sein.

Bei den Umbauten, die getrennt zur Grunderneuerung zu finanzieren und umzusetzen sind, liegt der Schwerpunkt derzeit auf der Planung der Teilprojekte "Umbau Umsteigehaltestelle Ehinger Tor" und "Umbau Wendeschleife Donaustadion", welche unmittelbar anschließend nach der Grunderneuerung baulich umgesetzt werden können.

2.3. Bestandssituation

Die Gleisanlage zwischen Theodor-Heuss-Platz und Beyerstraße wurde 1991 hergestellt und befindet sich im Wesentlichen in einem befriedigenden bis ausreichenden Zustand. Der S-Bogen am Theodor-Heuss-Platz ist dagegen in einem mangelhaften Zustand. Er wird versucht, mittels diverser Notmaßnahmen noch bis 2025 befahrbar zu halten.

Dank der Förderung der Grunderneuerung in Höhe von 62,5 % kann die Gleistrasse "Wagnerstraße" nun in 2025 nach 34 Betriebsjahren erneuert werden. Aufgrund der Umleitungsverkehre der B 10-Baustellen wäre ansonsten eine spätere Erneuerung erst nach 2030 möglich. Bis dahin kann die Trasse jedoch voraussichtlich nicht gehalten werden. Zudem ist der Fördertatbestand "Grunderneuerung" zeitlich befristet und nachrangig, so dass im Falle einer späteren Erneuerung keine Förderung mehr zu erwarten wäre.

Neben dem Verschleißzustand der Schienen ist insbesondere das Pflaster im Gleisbereich problematisch, da es für die heutigen Lasten des Busverkehrs nicht geeignet ist. Schäden des Pflasters wirken sich darüber hinaus recht schnell im gesamten Gleisoberbau aus.

Die Haltestelle "Blücherstraße" gehört mit über 3.000 Fahrgästen pro Tag zu den wichtigsten Haltestellen im SWU-Netz. Die derzeitigen Bahnsteige sind für den Einsatz längerer Züge nicht geeignet (aktuell nur ca. 30 m Nutzlänge) sowie für das Fahrgastaufkommen deutlich zu schmal. Zum Teil sind im Bereich von Einbauten die heute erforderlichen Mindestdurchgangsbreiten nicht gewährleistet. Das taktile Leitsystem, die Unterstände und die Beleuchtung sind zudem zu ersetzen.

Für den Einsatz der im Mai 2024 bestellten verlängerten Straßenbahnen ist der Bahnsteig und Kreuzungsbereich zwingend umzubauen, da eine provisorische Ertüchtigung nicht möglich ist. Darüber hinaus gibt es regelmäßig berechtigte Beschwerden, dass die Kreuzung für zu Fuß Gehende (v.a. Schüler/innen) gefährlich und unübersichtlich sei.

Die wesentlichen Defizite der Haltestelle/Kreuzung Blücherstraße sind:

- Keine vollständige Barrierefreiheit
- Bahnsteige sind zu kurz für 43-Meter-Züge
- Bahnsteige sind zu schmal für Fahrgastaufkommen und heutige technische und rechtliche Anforderungen
- Veraltete und unzureichende Haltestellenausstattung
- Die Querung der Kreuzung für zu Fuß Gehende ist problematisch: Die Aufstellflächen (Inseln) sind nicht gekennzeichnet und deutlich zu schmal. Der Individualverkehr ist derzeit tagsüber bis 50 km/h freigegeben und aufgrund der gebogenen Straßenführung sowie der Haltestellenausstattung teilweise schlecht bzw. spät zu erkennen
- Weder im Bereich der Gleistrasse, der Bahnsteige, der Fahrbahn noch des Parkstreifens sind die erforderlichen Mindestmaße eingehalten.

An der Kreuzung "Elisabethenstraße/Wagnerstraße" ereignen sich häufig Unfälle zwischen Pkw und Straßenbahnen, da u.a. in Richtung Innenstadt das Linksabbiegen untersagt ist, aber dennoch regelwidrig erfolgt. In Richtung Söflingen (stadtauswärts) erfolgt die Freigabe für den Linksabbiegenden gleichzeitig mit der Straßenbahn, was jedoch von unaufmerksamen Pkw-Lenkenden immer wieder übersehen wird.

3. Erläuterung des Vorhabens

3.1. Haltestelle "Blücherstraße"

Für die Haltestelle "Blücherstraße" wurden zwei Varianten näher geprüft. Zum einen eine überfahrbare Haltestelle und zum anderen einen Ausbau der Bahnsteige an bisheriger Position (ähnlich Magirusstraße).

Für die Einrichtung einer überfahrbaren Haltestelle gab es bereits Überlegungen im Zuge der Planung der Linie 2. Letztendlich wurde dieses Konzept aber verworfen, unter anderem da sich die Fahrgastwechselzeiten erhöhen würden (Fahrgäste müssen erst vom Gehweg über die Fahrbahn zu den Türen laufen) und der Komfort für den Fahrgast erheblich sinkt.

An der Haltestelle "Blücherstraße" wird diese Lösung ebenfalls für nicht sinnvoll erachtet, da hier zusätzlich die Wartebereiche direkt vor den Fenstern der Anwohnenden liegen würden (inklusive des ca. zehn Meter langen Unterstandes). Der Verkehrsfluss des Individualverkehrs würde in diesem Zusammenhang deutlich schlechter werden, da die Fahrbahn stets gesperrt werden müsste, wenn eine Bahn kommen würde. Dass die Gegebenheiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste schlechter werden würden, da sie in recht kurzer Zeit den Weg zur Straßenbahn bewältigen müssten, ggf. mit der Befürchtung, dass der Individualverkehr nicht rechtzeitig die Rotspernung der Fahrbahn beachtet, wurde als zusätzliche Schwäche dieser Konzeption bewertet.

Als Vorzugsvariante wurde daher der Ausbau der Bahnsteige an der bisherigen Position festgelegt. Die Bahnsteige werden durchgehend auf eine Breite von mindestens drei Metern zu Lasten des Gehwegs erweitert. Der Gehweg würde dennoch im Planbereich durchgehend mindestens eine Restbreite von 2,5 m behalten. Diese Breite ist aus planerischer Sicht für den dortigen Gehweg akzeptabel, zumal an anderen Stellen der Wagnerstraße in dieser Dimension vorhanden. Nur durch die Bahnsteigbreite von mindestens drei Metern kann, abzüglich der Sicherheitsabstände zur Fahrbahn, die erforderliche Breite von 2,5 m für den barrierefreien Zustieg mit Klapprampe gewährleistet werden. Die Bahnsteigkante wird auf 23 cm über Schienenoberkante (heute 20 cm) angehoben. Die Nutzlänge liegt neu bei 42 m.

Die Verbreiterung der Bahnsteige hat den Nebeneffekt, dass die Verkehrsinseln mit einer großzügigen Breite ausgebildet werden können.

Im Haltestellenbereich (ca. 120 m Länge) soll der Kfz-Verkehr in der Wagnerstraße ganztags auf 30 km/h reduziert werden. In diesem Zuge wird die Fahrbahn angehoben, so dass der Kfz-Fahrende einen Unterschied wahrnimmt und sich zwischen Bahnsteig und Gehweg eine nahezu ebene Fläche für freies Queren ergibt. Bahnsteig und Gehweg werden mit drei Zentimeter hohen Borden, ähnlich der Friedrich-Ebert-Straße, von der Straße getrennt. Auf dem Bahnsteig wird es künftig mehr Sitzmöglichkeiten und einen größeren Fahrgastunterstand geben. Der Spritzschutz wird nicht durchgehend aufgestellt, so dass ein freies Queren möglich bleibt.

Aufgrund der Bahnsteigverlängerung entfällt am nordöstlichen Haltestellenende das Grünelement mit den zwei dortigen Bäumen.

Im Planbereich der Haltestelle wird der parallele Gehweg mit dem Ulmer Betonpflaster ausgerüstet und passt sich somit an die abzweigende Blücherstraße an.

Um eine weitestgehend ebenerdige Lösung zu schaffen, muss die Fahrbahn auch in den Bereichen angehoben werden, an welchen jeweils kein Bahnsteig parallel zum Gleis führt. Aufgrund der geringen Fahrstreifenbreite in Zusammenhang mit den Parkplätzen müssen Lkw die Gleistrasse heute teilweise mitnutzen. Da die Verkettung von unterschrittenen Mindestmaßen (Gleistrasse, Fahrbahn, Parkstreifen, Gehweg) in Zusammenhang mit der geänderten Höhenlage auf keinen Fall mehr hergestellt werden darf, müssen auf der Nordseite sieben und auf der Südseite acht Parkplätze entfallen. Im Gegenzug kann die

Fahrbahn dort auf die Mindestbreite 3,5 m erweitert, der Gehweg im künftigen Haltestellen-/Platzbereich aufgeweitet und die Grünfläche erweitert werden.

Auf der Südseite werden im Bereich der entfallenden Stellplätze an der breitesten Stelle zwei Parkplätze als Ladezone/Kurzzeitparkplätze eingerichtet. Auf der Nordseite werden darüber hinaus einzelne Parkplätze zur Ladezone bzw. zu Kurzzeitparkplätzen umgewandelt, damit eine Erschließung des Gewerbes möglich bleibt.

Aufgrund der Verbreiterung der Fahrbahn und der Haltestellenverlängerung müssen insgesamt vier Bäume (darunter drei sehr kleine) gefällt werden.

An der nördlichen Gebäudekante und auf den neuen an den Bahnsteig anschließenden Grüninseln werden insgesamt zehn Ersatzstandorte für kleinere Bäume festgelegt.

3.2. Kreuzung "Wagner-/Elisabethenstraße"

In Fahrtrichtung stadteinwärts wird ein zusätzlicher Linksabbieger hergestellt, um die Mindestbreite der Fahrbahn zu gewährleisten muss dort der Gehweg auf 2,5 m eingeschränkt werden.

Im restlichen Kreuzungsbereich werden die Fußgängerfurten etwas gerader angeordnet und die Lichtsignalanlage erneuert. Mit der neuen Anlage wird es für beide Linksabbieger generell Rot geben, wenn eine Straßenbahn kommt.

3.3. Erneuerung Gleistrasse

Die Gleisanlage wird innerhalb der heute bestehenden Grenzen erneuert und die Betontragplatte aufgrund des zu erwartenden guten Zustandes erhalten.

Der Bahnkörper selbst ist heute mit Betonpflaster ausgestattet. Aufgrund der bekannten Problematik ist es keine Option, wieder neues Pflaster zu verbauen.

Die SWU haben ein Umbau zum Grüngleis zusammen mit den städtischen Abteilungen wohlwollend geprüft.

Die Anlage eines Grüngleises wurde aus folgenden Gründen letztlich einvernehmlich abgelehnt:

- Die Rettungsdienste benötigen zwingend eine durchgehende Befahrbarkeit und einen ausreichend festen Untergrund, um Drehleiterfahrzeuge abzustützen. Die Entsorgungsbetriebe müssen jederzeit die Kanalschächte in Trassenachse erreichen können. Aus diesen Gründen wäre nur ein befestigtes Grüngleis (Rasengitter-System) möglich.
- Geeignete Rasengittersysteme sind im Bereich von Straßenbahnen kaum im Einsatz. Es wurden Erfahrungswerte aus Wien und Hannover angefragt. Der dortige Einsatz hat nur bedingt optisch gute Ergebnisse gebracht, ist nur mit Einschränkungen auf Ulm übertragbar und liegt erst seit kurzem.
- Die Wagnerstraße wird regelmäßig von Fahrzeugen des Individualverkehrs an nicht zulässigen Stellen gekreuzt. Dies würde auch bei der Verwendung eines Rasengittersystems weiterhin so geschehen. Die SWU hätten somit einen deutlich höheren Aufwand, um dieses System instand zu halten, da es für diese Fahrten nicht vorgesehen ist.
- Eine Eindeckung mit hitzeresistentem Sedum ist nicht möglich, da es keine Belastung (Fahrzeug- und Fußverkehr) verträgt und die Wagnerstraße zu schattig ist. Es würde sich somit aufgrund der erforderlichen Bauform nur um einen Rasen handeln können, dessen ökologische Bedeutung eingeschränkt ist und außerdem die Trockenzeiten mit der sehr geringen Substrat-Aufbauhöhe kaum verträgt (siehe Zustand der Linie 1 Böfingen im Sommer).

- Das Wasser, das durch ein Grüngleis aufgenommen werden würde, könnte kaum ablaufen. Aus statischen Gründen kann die vorhandene Betonplatte nur sehr punktuell durchbrochen werden. Durch Schienen sowie Schienenverbindungen würde das Wasser nur eingeschränkt zu diesen Durchbrüchen laufen. Der Untergrund darunter ist stark verdichtet, so dass kein/kaum Abfluss zu erwarten ist.
- Die Polizei und Verkehrsbehörde lehnt ein Grüngleis strikt ab, da die Gleistrasse "Wagnerstraße" bei blockiertem Fahrweg (z.B. Rettungsdienst) auch für Kfz sichtbar befahrbar sein muss.
- Im Falle von Schienenersatzverkehr (SEV) würden diese Busse künftig im Individualverkehr mit Tempo 30 (Lärmaktionsplan) mitschwimmen, wodurch sich die Fahrzeit im Vergleich zur Straßenbahn verlängert. Bei SEV ist dann der pünktliche Umstieg in Söflingen nur noch eingeschränkt herstellbar.
- Im Bereich "Blücherstraße" wären zusätzliche SEV-Haltestellen nötig, so dass eine ebene Fläche nur eingeschränkt hergestellt werden könnte.
- Es sind Auf-/Abfahrten in den Bereichen "Beyerstraße" und "Theodor-Heuss-Platz" herzustellen sowie befestigte Flächen für die Busschleppkurven an der Elisabethenstraße.

Alternativ haben die SWU u.a. den Einbau einer Betonfahrbahn mit grobkörnigem Gesteinsmaterial geprüft. Diese optisch sehr hochwertige Gestaltung kam bei der neuen Luxemburger Straßenbahnstrecke zum Einsatz. Aus Sicht der beteiligten Ingenieurbüros ergibt sich aber neben einem deutlich komplexeren Aufbau, ein drei- bis fünffach erhöhter Preis für die gesamte Fahrbahn. Darüber hinaus ist der Bau unter eingleisigem Betrieb nicht möglich.

Daher soll die Gleistrasse künftig mit einer Asphalteindeckung versehen werden. Diese soll mit einem Farbasphalt (z.B. sandfarben) und einer Prägung (z.B. Pflaster) ausgerüstet werden. Die Mehrkosten für die gesamte Wagnerstraße im Vergleich zu einem normalen Asphalt liegen bei etwa 300.000 € und werden von den SWU getragen. Über die gesamte Lebenszyklusdauer (v.a. Unterhaltungsaufwand) liegen die Kosten nicht höher als bei (erneuter) Pflasterbauweise.

Ein Umbau des besonderen Bahnkörpers zu einem straßenbündigen, so dass die Fahrstreifen des Individualverkehrs entfallen könnten, wurde nicht näher betrachtet, da dies eine durchgehende Querschnittsänderung zur Folge hätte. Ein solcher Umbau würde erfordern, die gesamte Wagnerstraße von Hauskante zu Hauskante neu zu gestalten, denn die bestehende Gleistrasse hat beispielsweise kein ausreichendes Lichtraumprofil für Aufnahme des Kfz-Verkehrs.

Darüber hinaus sehen die SWU erhebliche Nachteile wie ganztags Tempo 30 durch Lärmaktionsplan und parkende Autos am Gleis, was dem Förderziel der Verbesserung der ÖPNV-Verhältnisse im Zuge der Grunderneuerung entgegen steht.

Ein solcher Umbau wäre baulich sehr umfangreich und kostenintensiv, nur auf lange Sicht möglich (umfangreiche Abstimmungs- und Planungsprozesse) und ist daher im Rahmen der nun angestrebten Erneuerung keine Option.

4. Geplante Maßnahmen

4.1. Haltestelle und Kreuzung "Blücherstraße"

- Verlängerung der Bahnsteige auf 42 m Nutzlänge, Verbreiterung auf min. 3 m und Erhöhung auf 23 cm über Schienenoberkante
- Ausbildung von richtigen Verkehrsinsel mit min. 3 m Breite
- Erneuerung des Belags und sämtlicher Ausstattung
- Umbau der parallelliegenden Gehwege und Fahrbahnen
- Anhebung der Fahrbahn mit geschwindigkeitsreduziertem Bereich
- Pflasterung der Gehwege und ebenerdiges Queren zum Bahnsteig
- Fällen von vier Bäumen und setzen von zehn kleineren neuen Bäumen an der Nordseite der Wagnerstraße und im Bereich der Haltestellen
- Entfall von Parkplätzen, um Mindestmaße soweit möglich herzustellen. Herstellung von mehreren Stellplätzen als Ladezone/Kurzzeitparkplätze an den geeigneten Stellen.

4.2. Kreuzung "Wagner-/Elisabethenstraße"

- Erneuerung der Signalanlage (bedingtverträglichen Verkehrsströme haben nicht mehr zeitgleich mit Straßenbahn grün)
- Neuer Linksabbieger in die nördliche Elisabethenstraße
- Punktueller Umbau des Gehwegs auf 2,5 m

4.3. Gleistrasse

- Erneuerung von rund 1.500 m Gleis zwischen Beyerstraße und Theodor-Heuss-Platz
- Einbau eines hellen Farbasphaltes mit Präge-Muster

4.4. Weitere Maßnahmen

Die städtische Abteilung Verkehrsinfrastruktur (VGV/VI) wird sich voraussichtlich der Maßnahme anschließen und in der Wagnerstraße den Straßenoberbau zumindest abschnittsweise (Asphalttrag-, Binder- und Deckschicht) erneuern.

5. Kosten und Finanzierung

Die Maßnahmen an der Gleistrasse und der Haltestelle werden vollständig von der SWU-V finanziert. Es liegt ein GVFG-Förderbescheid (62,5 %) vor.

Sollte sich VGV/VI anschließen und die Straßenfahrbahn zeitgleich erneuern, obliegen die hierfür erforderlichen Bau- und Unterhaltskosten selbstverständlich der Stadt Ulm. Ähnlich verhält es sich mit eventuellen zusätzlichen optischen und baulichen Aufwertungen, die nicht Teil der hier dargestellten Planung sind.

6. Bauliche Umsetzung und weiteres Vorgehen

6.1. Bauliche Umsetzung

Die Maßnahme wird in fünf Bauabschnitten umgesetzt. Grundsätzlich wird im Zwei-Schicht-Betrieb, mit lärmintensiven Maßnahmen nur zwischen 6 und 22 Uhr gearbeitet. Entsteht unzumutbarer Lärm nachts, bieten die SWU den betroffenen Anliegern rechtzeitig Hotelzimmer als Ausweichmöglichkeit an.

Im ersten Bauabschnitt werden die Anschlussbereiche am Theodor-Heuss-Platz und der Beyerstraße erneuert, so dass dort später die Kletterweichen für den eingleisigen Betrieb aufgelegt werden können. Hierfür wird ein Wochenende Schienenersatzverkehr eingerichtet und die Wagnerstraße an diesen Bereichen in eine Richtung gesperrt. Im Theodor-Heuss-Platz werden weitere Fahrstreifen gesperrt sein.

Die nachfolgenden vier Bauabschnitte umfassen immer etwa ein Viertel der Wagnerstraße. Zeitgleich wird jeweils an einem Gleis und einem Fahrstreifen gearbeitet. Die Wagnerstraße wird somit während der ganzen Bauzeit von März bis Juli 2025 nur einstreifig befahrbar sein. Der Straßenbahnverkehr findet, mit Ausnahme der Baufeldwechsel (Umlegung der Kletterweichen), eingleisig und ohne wesentliche Einschränkung statt. In zwei der vier Hauptbauabschnitten kann die Haltestelle Blücherstraße nicht bedient werden. Die Buslinien 11, N1 und bedarfsweiser SEV werden über die Söflinger Straße umgeleitet.

Während der vier Hauptbauabschnitte ist jeweils die Hälfte der Zeit die Kreuzung "Blücherstraße" bzw. "Elisabethenstraße" gesperrt.

6.2. Weiteres Vorgehen

Die SWU-V werden über den Umbau der Wagnerstraße rechtzeitig vorab im Rahmen einer Bürgerveranstaltung informieren.

Zudem haben die SWU-V eine Internetseite zur Grunderneuerung und dem Umbau der Linie 1 geschaltet (swu.de/umbaulinie1). Hier findet sich eine kurze Auflistung zu allen vorgesehenen Maßnahmen. Auf der Internetseite werden die wichtigsten Termine und Pläne zu aktuellen Baufeldern und Umleitungen bereitgestellt werden.

Die SWU-V haben unter der Mailadresse gleisbaustellen@swu.de einen Mailverteiler eingerichtet, der sich um Anliegen der Bürgerschaft in Zusammenhang mit den Baumaßnahmen kümmert.

Vor Baubeginn wird die unmittelbare Anwohnerschaft mit Flyern informiert. Die Abweichungen beim ÖPNV werden wie üblich bekannt gegeben (Presse, Aushang vor Ort, DFI, App...).